…ster i. W. 1927 No. 6

Jur. Diss.

Das Eindringen der großen Montankonzerne in andere Wirtschaftszweige unter besonderer Berücksichtigung der Seeschiffahrt

✦

Auszug
aus der Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

vorgelegt von

Konrad Kurz
Dortmund

1927

Referent: Professor Dr. W. F. Bruck
Korreferent: Professor Dr. F. Hoffmann

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Im deutschen Industrieleben der Nachkriegszeit läßt sich ein verstärkter Konzentrationswille erkennen, der zu weittragenden wirtschaftsorganisatorischen Umgruppierungen führt. Wenn es sich hierbei auch nicht um neue Erscheinungen handelt, so erfolgen doch die Umschichtungen in ganz anderen Ausmaßen als in der Vorkriegszeit. Die industrielle Konzentration umfaßt heute den Rohstoff, das Halbfabrikat, die Fertigindustrie und schließlich sogar den Handel. Aber auch hier kennt der Zusammenschlußwille der großen Montankonzerne, die alle Stadien der Erzeugung, der Verfeinerung und des Vertriebes in sich vereinen, noch keine Grenzen. Sie versuchen vielmehr darüber hinaus, sich eigene Transportmöglichkeiten nach Uebersee zu schaffen. So entstehen ihre Beziehungen zur Seeschiffahrt. Dieses Eindringen der großen Montankonzerne in andere Wirtschaftszweige unter besonderer Berücksichtigung der Seeschiffahrt ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

Um eine klare Uebersicht zu ermöglichen, sind im 1. Hauptteil (S. 4—16) die allgemeinen Grundlagen der Konzentrationsbewegung mit einer kurzen Begriffsabgrenzung der einzelnen Konzentrationsformen behandelt worden. Im Anfangsstadium der industriellen Zusammenschlußbewegung tritt besonders scharf die juristische Form der Aktiengesellschaft in Erscheinung, deren Schaffung neben den verschiedensten wirtschaftspolitischen Maßnahmen und technischen Fortschritten erst Zusammenschlüsse im größeren Umfange ermöglicht hat. Die Vereinigungsformen, in denen sich die Gemeinschaftsbildungen vollziehen, sind unter den verschiedensten Bezeichnungen bekannt. Es ist eine Unterteilung in Vereinbarungen auf genossenschaftlicher Grundlage, in Zusammenschlüsse zu Riesenunternehmungen und in horizontale und verticale Konzentration im allgemeinen vorgenommen worden.

Die Ursachen des heutigen Konzentrationsprozesses sind im 2. Hauptteil (S. 17—60) nach der produktions-, absatz-, kapital-, kriegswirtschaftlichen und kartellpolitischen Seite unter besonderer Hervorhebung der durch den Friedensvertrag von Versailles bedingten, zusammenschlußfördernden Momente einer eingehenden Würdigung unterzogen worden. Die besonderen Gründe, die die enge Verbindung zwischen Montanindustrie und Seeschiffahrt gefördert haben, liegen einmal in den katastrophalen Auswirkungen des Friedensvertrages von Versailles, von denen besonders scharf die deutschen Großreedereien betroffen worden sind. Die deutsche Handelsmarine, die am 30. Juni 1914 mit einem Dampferbestand von 5 134 720 Br.-R.-T. = 11,3 % hinter England an zweiter Stelle der Gesamtwelttonnage gestanden hat, verfügt nach allen Ab-

lieferungen unter Hinzurechnung der Kriegsverluste am 30. Juni 1920 nur noch über eine Dampfertonnage von 419000 Br.-R.-T. und ist damit mit einem Anteil von 0,77% an der Welthandelsflotte auf die dreizehnte Stelle hinter Griechenland zurückgeworfen worden. Neben der Abgabe fast der gesamten Flotte wird die deutsche Handelsschiffahrt noch durch die verschiedensten Nebenbestimmungen des Versailler Vertrages stark in Mitleidenschaft gezogen. Die deutsche Handelsflotte, die für die deutsche Volkswirtschaft eine unbedingte Lebensnotwendigkeit ist, muß von Grund auf neu aufgebaut werden. Das Reich sucht, indem es den Schiffahrtsgesellschaften für den ihnen enteigneten Schiffsraum Entschädigungen gewährt, durch die Schaffung des Reederei-Abfindungsvertrages helfend einzugreifen. Doch die vom Reich zur Verfügung gestellten Mittel, die durch die Geldentwertung stark zusammengeschrumpft sind, entsprechen kaum dem Ersatz von einem Sechstel des Verlustes. Auch durch Kapitalerhöhungen der einzelnen Gesellschaften lassen sich naturgemäß ausreichende Kapitalien nicht beschaffen. Es müssen deshalb noch andere Wege beschritten werden. Die beiden größten deutschen Seeschiffahrtsunternehmungen, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, schließen sich zunächst mit amerikanischen Großreedereien zusammen, um so wenigstens den in jahrzehntelanger Arbeit aufgebauten Organisationsapparat erhalten zu können und dem erprobten Personalstamm Beschäftigungsmöglichkeiten zu bieten. Aus der Notwendigkeit, zum Wiederaufbau der Handelsflotte auch andere kapitalstarke Wirtschaftsgruppen heranzuziehen, ist die enge Verbindung zwischen Montanindustrie und Seeschiffahrt entstanden. Denn neben den aus großen Kriegsgewinnen gebildeten Rücklagen hat die Montanindustrie für die in den abgetretenen Gebieten enteigneten Unternehmungen vom Reich hohe Entschädigungen erhalten und durch den freiwilligen Verkauf der nicht mehr zu haltenden Teilbetriebe Erlöse erzielt, die zum großen Teil in Franken geleistet und dadurch nicht von derselben Entwertung wie die deutsche Reichsmark betroffen worden sind. Für diese flüssigen Mittel sucht sie Anlagemöglichkeiten, die ihr in der Schiffahrt geboten werden. Aber nicht allein Kapitalfragen haben die Interessenvereinigung zwischen den beiden Gruppen zweckmäßig erscheinen lassen. Werftindustrie und Schiffahrt sichern sich vielmehr die Brenn- und Rohstoffversorgung, während die Montankonzerne für einen Teil ihrer Erzeugnisse Dauerabnehmer erhalten. Auch Eingriffe spekulativer Art haben in einigen Fällen den Zusammenschlußprozeß beeinflußt. Von besonderer Bedeutung sind aber weltwirtschaftliche Fragen. Den einzelnen Schiffahrtsgesellschaften bietet sich durch eine Anlehnung an Konzerne mit starken Im- und Exportinteressen eine gewisse Sicherung gegen die sich aus den Weltschiffahrtskrisen ergebenden Schwierigkeiten, da ihnen ausgiebige Verfrachtungsmöglichkeiten gewährleistet sind. Für die Montan-

industrie dagegen ist die Schaffung eigener Transportmittel bestimmend gewesen, um jederzeit zur Einfuhr von Rohstoffen, die durch die Abtretung von Elsaß-Lothringen im erhöhten Maße notwendig geworden ist, und zur Ausfuhr ihrer Erzeugnisse Schiffsraum in genügender Menge bei günstigster Frachtpreisgestellung zur Verfügung zu haben.

Der 3. Hauptteil (S. 61-95) befaßt sich mit den modernen Zusammenschlußformen. Die loseste Form der Interessenbindung ist die Interessennahme, die durch die Delegierung von Direktoren oder anderer wirtschaftlich führender Persönlichkeiten einer Unternehmung in den Aufsichtsrat einer anderen Gesellschaft entsteht. Im allgemeinen ist die Interessennahme mit einer Beteiligung verbunden. Man spricht dann von einer effektenkapitalistischen Zusammenfassung, die auf Grund eines einseitigen oder gegenseitigen Besitzverhältnisses möglich ist. Diese kann durch Minderheits-, Mehrheits-, Konsortialbeteiligung und Gründung von Kontroll- oder Tochtergesellschaften erfolgen. Die weiteste Anwendung innerhalb der modernen Zusammenschlußformen hat aber die gewinnmäßige Zusammenfassung, die Interessengemeinschaft erfahren. Unter einer Interessengemeinschaft ist eine auf Grund freiwilliger oder erzwungener vertraglicher Vereinbarungen im allgemeinen für eine längere Zeitdauer abgeschlossene Gewinngemeinschaft zwischen einer — gewöhnlich nicht allzu großen — Zahl selbständig bleibender, gleichartiger oder sich ergänzender Unternehmungen zur Erreichung höchster Wirtschaftlichkeit zu verstehen. Als Rechtsform wird in den meisten Fällen die Gesellschaft bürgerlichen Rechtes gewählt. Diese Gewinngemeinschaft tritt in den verschiedensten Wirkungsgraden auf und kann schließlich der eigentumsmäßigen Zusammenfassung, der Fusion, deren Wesen in dem völligen Aufgehen einer Unternehmung in die andere besteht, gleichkommen. Die Fusion ist keine Zusammenschlußform im wirtschaftlichen Sinne. Bei der eigentumsmäßigen Verschmelzung zweier oder mehrerer Unternehmungen handelt es sich vielmehr um einen reinen Rechtsvorgang, bei dem die fusionierte Gesellschaft aufhört, Rechtssubjekt zu sein.

Im 4. Hauptteil (S. 96-123) werden die Seeschiffahrtsinteressen der großen Montankonzerne eingehend untersucht. Das Streben der Montankonzerne, die selbst straff durchorganisiert sind, ist naturgemäß darauf gerichtet, ihre Beziehungen zur Seeschiffahrt in möglichst engen und festen Bindungen zu gestalten. Von Seiten der Großschiffahrtsunternehmungen ist diesem Versuch der dauernden Eingliederung in die Montankonzerne, die selbstverständlich die Aufgabe eines großen Teiles ihrer Selbständigkeit zur Folge haben muß, mit der Begründung starker Widerstand entgegengesetzt worden, daß die Seeschiffahrt neben der Betätigung für die Montanindustrie noch andere große volkswirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen habe und es infolgedessen im Interesse der Allgemeinheit nicht geboten erscheine, sie von

einzelnen Wirtschaftsgruppen abhängig zu machen. Ausserdem sind die Großreedereien selbst mächtige Konzerne, die auf einem weitverzweigten Interessenkreis aufgebaut sind. Da sie sich eine möglichst große Handlungsfreiheit bewahren wollen, ziehen sie deshalb die losesten Bindungsformen vor, die ihnen in ihrer Selbständigkeit und Entwicklung kaum irgendwelche Beschränkungen auferlegen. Nur wenigen großen und kapitalkräftigen Montankonzernen ist die Möglichkeit geboten, ihr Verticalgebäude dadurch zu krönen, daß sie in der Großreederei festen Fuß fassen. Es sind in der Hauptsache vier große Montangruppen, deren Interessenbasis bis in die Seeschiffahrt dringt, nämlich die Stinnes-, die Haniel-, die Lothringen- und die Wolff-Phönix-Gruppe. Die mit diesen Gruppen verbundenen Großschiffahrtsunternehmungen mit Ausnahme der Stinnes-Reedereien stehen wieder mehr oder weniger miteinander in Verbindung, unterhalten gegenseitige Beziehungen.

Bei näherer Betrachtung der Seeschiffahrtsinteressen läßt sich feststellen, daß fast die gesamte Seeschiffahrt, ausgenommen einige wenige kleinere Reedereien, mit der Montanindustrie durch Interessenbindungen verschiedenster Art verknüpft ist.

Bei der Stinnes-Gruppe ist eine scharfe Scheidung zwischen den Stinnes-Unternehmungen und dem eigentlichen Stinnes-Konzern vorzunehmen. Während in den Stinnes-Unternehmungen die umfangreichen Privatinteressen der Familie Stinnes zusammengefaßt sind, stützt sich der eigentliche Stinnes-Konzern auf die in der Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union vereinigten Unternehmungen. Der Schwerpunkt der Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union liegt bei der Produktion. Die Stinnes-Privatinteressen neigen sich dagegen mehr dem Vertriebe zu. Es ist deshalb auch erklärlich, daß das Hauptgewicht der Schiffahrtsinteressen dieser Gruppe bei den Stinnes-Unternehmungen liegt. Die eigentliche Trägerin der Seeschiffahrtsinteressen der Stinnes-Gruppe ist die Aktiengesellschaft Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel in Hamburg, die im Jahre 1917 unter Übernahme der bis zu diesem Zeitpunkt von der Hugo Stinnes G. m. b. H. betriebenen Seeflotte mit einem Kapital von fünf Millionen Mark gegründet worden ist. Der Aufsichtsrat besteht nur aus Mitgliedern der Familie Stinnes. Im Vorstand hat Hugo Stinnes jr. die Führung inne. Bezeichnend ist, daß diese Unternehmung, deren Aktienkapital sich voll im Besitz der Familie Stinnes befindet, keine einzige Kapitalerhöhung vorgenommen und trotzdem eine Flotte, die den Vorkriegsbestand weit übertrifft, aufzubauen vermocht hat. Die Gesellschaft, deren Seeschiffspark im Jahre 1914 aus 13 Dampfern mit 30065 Br.-R.-T. bestanden hat, verfügt nach allen Ablieferungen auf Grund des Friedensvertrages unter Hinzurechnung der Kriegsverluste Mitte 1920 lediglich über 4 kleine Dampfer mit 671 Br.-R.-T. Bis Mitte 1922 gelingt es ihr aber, sich wieder eine Handelsflotte mit einer tätigen Tonnage von 126004 Br.-R.-T. zu schaffen. Eine weitere Schiffahrtsgesellschaft, die zum Interessenkreis der

Stinnes-Gruppe gehört, ist die im Jahre 1905 gegründete „Midgard", Deutsche Seeverkehrs A.-G. in Nordenham. Von dem 3,5 Millionen Mark betragenden Kapital ist die Mehrheit bereits im Jahre 1911 in den gemeinsamen Besitz der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. und der Firma Hugo Stinnes in Mülheim übergegangen.

Im Gegensatz zu dieser straffen Zusammenfassung sind die Seeschiffahrtsinteressen der übrigen Montankonzerne in wesentlich lockeren und loseren Bindungen aufgebaut. Diese Tatsache wird vor allem bei den zwischen den beiden größten deutschen Reedereien, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, und der Montanindustrie bestehenden Beziehungen erkenntlich. Die Hamburg-Amerika-Linie hat frühzeitig die Notwendigkeit der Verbindung mit der rheinisch-westfälischen Industrie erkannt. Hugo Stinnes ist schon während des Krieges in die Aufsichtsräte der Hapag und der von dieser beherrschten Unternehmungen, der Wörmann- und der Deutsch-Ostafrika-Linie, gewählt worden. Die sich aus der ohne vorherige Verständigung mit der Hapag erfolgten Einrichtung eines eigenen Südamerikadienstes durch die Aktiengesellschaft Hugo Stinnes ergebenden Schwierigkeiten haben zu einer Lösung der gegenseitigen Beziehungen geführt. Um aber dennoch mit der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie in Fühlung zu bleiben, ist ein Vertreter der Haniel-Gruppe, Karl Haniel, in den Aufsichtsrat der Hapag aufgenommen worden. Außerdem sind die Hapag und die Haniel-Gruppe in Verbindung mit der A. E. G. durch Konsortialbeteiligung an der Deutschen Werft A.-G. in Hamburg interessiert. Die im Jahre 1847 gegründete Hamburg-Amerika-Linie ist vor dem Kriege mit einem Dampferbestand von 1090504, einschl. aller Neubauten 1360360 Br.-R.-T., die größte Reederei der Welt gewesen. Während sie Mitte 1920 nur noch über 25504 Br.-R.-T. verfügt, beträgt ihre tätige Tonnage Mitte 1923 bereits wieder 379400 Br.-R.-T. Sie selbst ist ein großer Konzern, der in den verschiedensten Formen mit anderen deutschen Schiffahrtsunternehmungen verbunden ist.

Die Seeschiffahrtsinteressen der Lothringen-Gruppe sind auf deren Beziehungen zu der Deutsch-Australischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Hamburg und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos" in Hamburg, zwischen denen wiederum eine weitgehende Interessengemeinschaft besteht, aufgebaut. Die Aktienmehrheiten beider Gesellschaften sollen sich im Besitz der Lothringen-Gruppe befinden. Wenn auch eine genaue Nachprüfung nicht möglich ist, so steht doch fest, daß die Lothringen-Gruppe ganz erheblich interessiert ist, was allein schon durch die starke Aufsichtsratsvertretung in beiden Unternehmungen erkenntlich wird. Die Deutsch-Austral- und die Kosmos-Linien haben durch die Folgen des Krieges ihren gesamten Dampferbestand verloren, verfügen aber Mitte 1923 wieder über eine Flotte von 84766 Br.-R.-T. bzw. 77957 Br.-R.-T.

Interessant ist das Zustandekommen der Beziehungen zwischen der Wolff-Phönix-Gruppe und dem Norddeutschen Lloyd. Die Aktienmehrheit der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" ist im Jahre 1922 aus den Händen eines Berliner Spekulanten von der Eisenausfuhr Otto Wolff & Co., die unter Beteiligung der Phönix A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb, der Rheinischen Stahlwerke und der Vereinigten Stahlwerke van der Zypen und Wissener Eisen-Hütten-A.-G. unter Umwandlung des von der Firma Otto Wolff betriebenen Exportgeschäftes in eine Kommanditgesellschaft entstanden ist, übernommen worden. Die „Argo" ist aber wieder im Jahre 1922 mit der Roland-Linie A.-G. in Bremen, bei der der Norddeutsche Lloyd ausschlaggebend beteiligt ist, gegen Gewährung von Roland-Aktien verschmolzen worden. Als Folge dieser Fusion sind der Aufsichtsratsvorsitzende und der Generaldirektor der Phönix A.-G. in den Aufsichtsrat der Roland-Linie eingetreten, während umgekehrt der leitende Direktor der Roland-Linie in den Aufsichtsrat der Phönix A.-G. gewählt worden ist. So ergeben sich indirekt über die Roland-Linie Beziehungen zum Norddeutschen Lloyd, die noch dadurch verstärkt werden, daß der Aufsichtsratsvorsitzende der Roland-Linie gleichzeitig Präsident des Norddeutschen Lloyd ist. Auch der Lloyd-Flotte ist von ihrer stolzen Vorkriegshöhe — 982 951 Br.-R.-T. — durch die verhängnisvollen Auswirkungen des Friedensvertrages nur ein winziger Rest von ca. 57 000 Br.-R.-T. geblieben. Doch Mitte 1923 beläuft sich ihr Dampferbestand wieder auf 391 191 Br.-R.-T. Die Interessen des Norddeutschen Lloyd, der in Gemeinschaft mit der Hapag die beiden Hamburger Afrika-Reedereien, die Wörmann- und die Deutsch-Ostafrika-Linie, beherrscht, greifen ebenfalls auf viele andere Schiffahrts-, Werft- und sonstige Unternehmungen über.

Durch eine bildliche Darstellung werden dann die Beziehungen der großen Montankonzerne zur Seeschiffahrt und die Interessenbindungen der verbündeten Reedereien untereinander in ihrer ganzen Vielgestaltigkeit gezeigt. Auffallend ist hierbei die Tatsache, daß die Stinnes-Gruppe mit ihren Seeschiffahrtsinteressen vollkommen selbständig dasteht, während die übrigen Montan-Gruppen selbst bezw. die mit ihnen in Verbindung stehenden Schiffahrtsunternehmungen in mehr oder weniger engen Verflechtungen aneinander interessiert sind.

Der 5. Schlußteil (S. 124—140) bringt eine zusammenfassende Übersicht über die durch das Eindringen der großen Montankonzerne in andere Wirtschaftszweige hervorgerufenen, verschiedenartigen Wirkungen unter besonderer Auswertung der sich für die Seeschiffahrt ergebenden wirtschaftlichen Folgen.